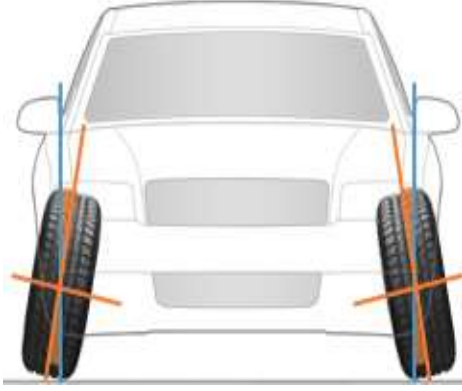


ملخص دراسة إطارات المركبات والسلامة المرورية



يعتبر الإطار من أهم أجزاء المركبة الذي يسهل حركة المركبة على الطريق وأي خلل به يؤثر سلباً على سلامة سير المركبات على الطريق وعلى سلامة مستخدمي هذه المركبات أو من هم بالقرب منها من مستخدمي الطريق الآخرين حيث يعمل الإطار على حمل وزن المركبة ونقل الحركة من المركبة إلى الطريق وتحمل جزء من الصدمات ومن خلاله يتم إيقاف وتوجيه المركبة لذا جاءت هذه الدراسة لتلقي الضوء على واقع الإطارات في المملكة الأردنية الهاشمية وحجم الحوادث المرورية

التي تسبب عيوب الإطارات في وقوعها وما ينتج عن هذه الحوادث من وفيات وإصابات بليغة وبسيطة وخسائر مادية كبيرة، والوقوف على مستوى وعي وثقافة السائقين في اختيار إطارات مركباتهم وتحديد العوامل التي يستند عليها السائق في عملية اختيار الإطار، بالإضافة إلى دراسة واقع محلات بيع الإطارات من استيراد وبيع الإطارات وتخزينها، والخروج بالحلول والتوصيات اللازمة للحد من المشاكل الموجودة وزيادة مستوى الثقافة لدى السائقين في كيفية اختيار الإطار المناسب للحد من الحوادث المرورية ورفع مستوى السلامة المرورية في الأردن. وتعد الحوادث المرورية في الأردن التي نتج عنها إصابات بسبب عيوب في إطارات المركبات أكثر الحوادث وقوعاً مقارنة بباقي عيوب المركبات المشتركة في حوادث الإصابات البشرية حيث شكلت (19.4%) من مجموع عيوب المركبات المشتركة في الحوادث المرورية.

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي باعتباره يقوم بدراسة الحقائق الراهنة وتحليلها وتفسيرها واستخلاص دلالتها ونتائجها حيث تم استخدام هذا المنهج في جميع البيانات من واقع الدراسة الميدانية في مجتمع الدراسة من خلال توفير استبانته موجهه إلى السائقين لمعرفة مستوى ثقافتهم فيما يتعلق بموضوع الإطارات وكيفية تحديد الإطار المناسب، واستبانته أخرى موجه إلى الباعة الموجودين في محلات بيع الإطارات للوقوف على الواقع الموجود لمحلات بيع الإطارات في الأردن من حيث توفير الإطارات المناسبة وغير المناسبة والرقابة الموجودة على هذه المحلات ثم معالجة تلك البيانات إحصائياً واستخراج النتائج لهذه الاستبيانات، كما تم اخذ عينة عشوائية لمجموعة من المركبات التي تم إجراء كشف ميداني (فحص ظاهري لصلاحية الإطارات) على إطاراتها لتحديد نسبة الإطارات غير الصالحة لتلك العينة.

خرجت الدراسة بعدد من التوصيات تتمثل بالتوسع بالحملات المرورية التوعوية الموجهة للمواطنين لنشر المعرفة لديهم حول مواصفات الإطارات ودلالات الرموز الموجودة عليها ومتى يتم تبديل الإطار وكيفية تفقد الإطارات كونها من الأجزاء المهمة في المركبة والتي إذا حدث خلل فيها فإنها تشكل خطورة على مستخدمي الطريق، والتوسع في التدقيق على إطارات المركبات عند إجراء الفحص الفني الدوري في إدارة ترخيص السواقين والمركبات من حيث صلاحيتها ومطابقتها للمواصفات والعمر التشغيلي للإطار وعدم الاقتصار على الفحص الظاهري (النظر بالعين المجردة) للإطار، بالإضافة إلى زيادة الرقابة والتدقيق على كافة أنواع المركبات وتحديد مركبات الشحن من خلال محطات فحص فني متنقلة أو ثابتة على بعض الطرق الرئيسية مثل الطريق الصحراوي ومن خلال الدوريات المنتشرة على الطرق وعلى مدار العام وتركيز هذه الرقابة في أشهر الصيف والشتاء، وعمل حملات توعية على محال بيع الإطارات لتوعية العاملين فيها بواقع الإطارات الموجود وضرورة بيع الإطارات الجديدة ذات المواصفات عالية الجودة وضرورة التخزين السليم والصحيح للإطارات واستبعاد الإطارات التالفة وعدم بيعها للمواطنين، وتكثيف

الرقابة على محلات بيع الإطارات وتحديد محلات البناشر ومحلات بيع الإطارات المستعملة للتأكد من نوعية وجودة الإطارات المباعة من قبلهم بحيث تكون هذه الرقابة مفاجئة وبشكل دوري واتخاذ الإجراءات المناسبة بحق المخالفين، وتغليظ العقوبات على المخالفات المرتبطة بالصلاحيات الفنية للمركبات وتحديد المخالفات المرتبطة بصلاحيات إطارات المركبات.

ملخص دراسة واقع السلامة المرورية لكبار السن (أكبر من خمسين عاماً) في الأردن خلال الفترة (2016-2018)

تشكل فئة كبار السن الأكثر من خمسين عاماً ما نسبته (11.7%) من أفراد المجتمع الأردني بحسب آخر الإحصائيات الخاصة بالسكان وما نسبته (11%) من مجموع المصابين في الحوادث المرورية خلال عام (2018)، بالإضافة إلى أن نسبة السائقين المشتركين في حوادث الإصابات البشرية للفئة العمرية أكبر من خمسين إلى مجموع السائقين المشتركين في حوادث الإصابات البشرية الكلي بلغت (24%)، وقد أشارت العديد من الدراسات العالمية في مجال الحوادث المرورية أن الإصابات الناتجة عن الحوادث المرورية لفئة كبار السن أكثر من (50) عام أكثر خطورة من فئة الشباب والذي قد يصل إلى ضعفي أو ثلاثة أضعاف الخطورة، بالإضافة إلى أن العناية الصحية التي يحتاجها كبار السن والفترة اللازمة للشفاء تكون أكبر منها لفئة الشباب ما يضع هذه الفئة تحت الخطر إذا ما لم يتم تأمين سلامتهم. ومن أجل الوقوف على أثر الحوادث المرورية على هذه الفئات العمرية في الأردن وبيان السلوكيات الخاطئة المرتكبة من قبلهم سواء كانوا مشاة أو ركاب أو سائقين تم إجراء هذه الدراسة بهدف بيان حجم مشكلة الحوادث المرورية للفئات العمرية الأكبر من سن الخمسين عاماً والتعرف على التصرفات الخاطئة لمستخدمي الطريق من كبار السن الأكبر من سن الخمسين بالإضافة إلى بيان الإجراءات الممكن اتخاذها للحد من إمكانية إصابة فئة كبار السن الأكبر من سن الخمسين في الحوادث المرورية للحفاظ على سلامة هذه الفئات العمرية.

خرجت الدراسة بعدد من التوصيات تتمثل بتطبيق عدد من الإجراءات منها الإجراءات الهندسية من خلال تأثيث الطرق بالشواخص والعلامات الأرضية اللازمة لتحذير السائقين من وجود حركة مشاة على الطرق داخل المدن واستخدام وسائل التهذئة المرورية ضمن المواصفات الهندسية الصحيحة على الطرق الموجودة في المناطق التي تشهد حركة مشاة بالإضافة إلى توفير ممرات وجسور المشاة التي تمكن المشاة من العبور بأمان والعمل على تطبيق الحلول المناسبة للمواقع الخطرة الموجودة على شبكات الطرق التي تشهد حركات مشاة سواء كانت داخل أو خارج المدن، وإجراءات التوعية من خلال نشر الوعي المروري لدى السائقين الشباب بضرورة احترام آداب التعامل مع الطريق واحترام حق الآخرين في السير عليها، وحق المشاة في العبور وتحديد كبار السن الذين تكون حركتهم بطيئة أثناء عبور الطريق، ونشر الوعي المروري لدى كبار السن وتحذيرهم من القيادة على السرعات العالية والقيادة تحت تأثير الأدوية والعقاقير. وعلى كبار السن حين قيادة السيارة توخي الحذر بشكل عام، وتجنب القيادة في أوقات الذروة أو الليل، وفي أماكن الازدحام بالمركبات الأخرى أو المارة، أو في التغيرات المناخية الخطرة كهطول الأمطار، بالإضافة إلى التركيز على حملات التوعية المرورية المتعلقة باستخدام السائقين والركاب من كبار السن لوسائل السلامة في المركبة مثل حزام الأمان داخل المركبة في المقاعد الأمامية والخلفية وتجنب ممارسة السلوكيات الخاطئة المرتكبة من قبلهم أثناء القيادة، بالإضافة إلى توعية كبار السن من المشاة بضرورة العبور من الأماكن المخصصة لعبور المشاة، وأن يتم وضع لاصق على المركبات التي يتم قيادتها من قبل كبار السن تشعر وتحذر السائقين الآخرين بأن سائق المركبة من كبار السن.



ملخص دراسة المواقع الخطرة في المملكة الأردنية الهاشمية



تجسيدا للرؤى الملكية السامية في التصدي لظاهرة الحوادث المرورية وتوفير بيئة مرورية آمنة على جميع طرقنا في المملكة ووجود العديد من الشكاوي من قبل مستخدمي الطريق والعديد من الجهات الحكومية وغير الحكومية حول وجود العديد من المواقع التي تشكل خطورة على السلامة العامة وتسبب في وقوع الحوادث المرورية ووجود العديد من المواقع الخطرة الأخرى على شبكات الطرق في المملكة سواء كانت طرق داخل المدن أو خارج المدن تؤثر على سلوك السائقين واشتراكهم في العديد من

الحوادث المرورية الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الحوادث المرورية وما ينتج عنها من إصابات وانعكاس ذلك سلبا على مستوى السلامة المرورية في الأردن قامت مديرية الأمن العام وبالتنسيق مع الشركاء بتشكيل لجنة خاصة لتحديد ودراسة المواقع الخطرة في الأردن وتقديم التوصيات اللازمة سواء أكانت حلول رقابية من قبل مديرية الأمن العام أو فنية هندسية من قبل الجهات الأخرى ذات العلاقة مثل وزارة الأشغال العامة وأمانة عمان والبلديات أو حلول



رقابية هندسية مشتركة وذلك لرفع مستوى السلامة المرورية والحد من الحوادث المرورية ونتائجها، حيث شملت هذه اللجنة الجهات التالية : وزارة الأشغال العامة والإسكان ، وزارة الإدارة المحلية (وزارة الشؤون البلدية) ، وزارة النقل، أمانة عمان الكبرى، المعهد المروري الأردني، إدارة السير، وإدارة الدوريات الخارجية، وستقوم هذه اللجنة وبشكل دوري بالاستمرار في متابعة ما يتم تطبيقه من الحلول والتوصيات المقترحة للمواقع المحددة للوقوف على نسب الانجاز المتحققة من قبل الجهات المعنية والتنسيق لتطبيق

التوصيات والحلول للمواقع التي لم يتم تنفيذ التوصيات عليها من قبل لجنة الدراسة والبحث عن الحلول البديلة في حال تعذر تنفيذ أيًا من التوصيات الواردة في هذه الدراسة، وإجراء التدقيق المروري على المواقع التي يتم تنفيذ التوصيات عليها لمتابعة فاعلية هذه التوصيات في معالجة المشاكل المرورية الموجودة على هذه المواقع والبالغة (244) موقع خطر.

تم استخدام نظام الخرائط (GEO media) لتحديد المواقع الخطرة بناء على الأسس والمعايير التي اعتمدتها اللجنة حيث تم حصر هذه المواقع سواء كانت تقاطعات مرورية أو مقاطع طرق ليصار إلى إجراء الكشف الحسي والميداني بناء على نموذج كشف موحد معتمد من قبل لجنة الدراسة على هذه المواقع من خلال فرق عمل من الجهات المعنية وتحديد المشاكل المرورية في كل موقع واقتراح الحلول اللازمة للحد من هذه المشاكل ورفع مستوى السلامة المرورية فيه.

خرجت الدراسة بالعديد من التوصيات الخاصة بكل موقع على حدة بالإضافة إلى عدد من التوصيات العامة كان أهمها تطبيق الحلول والتوصيات لكل موقع خطر من قبل الجهات المعنية (وزارة الأشغال العامة والإسكان، وزارة الإدارة المحلية، أمانة عمان الكبرى، مديرية الأمن العام) سواء كانت هذه الحلول هندسية أو رقابية بحيث تقوم كل جهة بإدراج المواقع الخطرة المحددة في هذه الدراسة ضمن خططهم وإعطائها الأولوية في التنفيذ بناء على الإمكانيات المتاحة لديهم، وأن تقوم هذه الجهات أيضاً بعمل التدقيق المروري للحلول والتوصيات الواردة في هذه الدراسة بعد أن يتم تطبيقها على أرض الواقع لبيان فاعلية هذه الحلول ودورها في الحد من المشاكل المرورية الموجودة فيها، واعتماد لجنة الدراسة لتكون لجنة تقييمه لمستوى الانجاز المتحقق في تنفيذ الحلول والتوصيات الواردة في هذه الدراسة، وتزويد المواقع الخطرة بشواخص تحذيرية أو لوحات مضاءة تحذير السائقين من وجود هذه المواقع على شبكات الطرق، بالإضافة إلى تنفيذ حملات توعية عبر وسائل الإعلام المختلفة ومنصات التواصل الاجتماعي والمواقع الالكترونية للجهات المعنية وتوزيع البروشورات التوعوية التي تحدد المواقع الخطرة لجميع مستخدمي الطريق لكي يتوخوا الحيطة والحذر عند مرورهم من هذه المواقع، وتشديد الرقابة في جميع المواقع بشكل عام والمواقع الخطرة بشكل خاص على العوائق المرورية الموجودة على الأرصفة والتي تجبر المشاة على المسير على الطرق بدلا من الأرصفة، والباعة المتجولين والتي تعيق حركة المركبات على الطرق وتسبب الوقوف العشوائي والمزدوج والذي يعيق الحركة المرورية، والتأكيد وباستمرار على مندوبي الحوادث على إدخال البيانات الخاصة بتحديد موقع الحادث بشكل دقيق وليس في مواقع أقسام السير أو المستشفيات لأن ذلك يعطي بيانات مضللة حول المواقع الخطرة، كما تم توصية تشديد الرقابة المرورية على عمليات الوقوف العشوائية وبكافة أشكاله، وإعادة تأهيل الخلطة الإسفلتية في العديد من المواقع بشكل عام والمواقع الخطرة بشكل خاص وعمل الصيانة اللازمة لها.

ملخص دراسة سائقي الأمن العام مكرري الحوادث المرورية

يعتبر سائقوا الأمن العام جزء من السائقين مستخدمي الطرقات في المملكة، ويجب أن يكون سلوكهم وأسلوب قيادتهم على الطرق مثلاً يحتذى به كونهم يمثلون جزء هام من جهاز الأمن العام الذي يعتبر الحلقة الرئيسية في



عملية تنفيذ القانون والتعليمات والأنظمة ومن أجل ذلك فإنه لا بد من معرفة حقائق حوادث آليات الأمن العام وتحليلها ووضع آلية للثواب والعقاب بحيث تكون مرجعية لضبط سلوكيات سائقي مركبات الأمن العام لرفع مستوى السلامة المرورية في جهاز الأمن العام الأمر الذي سينعكس على مستوى السلامة المرورية في المملكة.

تم الحصول على أعداد سائقي الأمن العام مكرري الحوادث المرورية للأعوام (2015-2016-2017 م) وكان عددهم (206)

سائق من أجل الوقوف على مشكلة تكرارهم للحوادث المرورية من خلال عقد دورة تدريبية في المعهد المروري الأردني تتعلق بالجانب النظري والعملي والنفسي لهم حيث تم اخذ عينة مقدارها (22) واقتراح الحلول والتوصيات اللازمة للحد من وقوع الحوادث المرورية وتكرارها لدى سائقي الأمن العام والتي تؤثر على أداء مديرية الأمن العام بجميع وحداتها.

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج التحليلي للجداول الإحصائية التي تم الحصول عليها من مديرية القضاء الشرطي وشعبة الأنظمة المرورية ومنهجية المسح الميداني من خلال اللقاء المباشر مع بعض سائقي الأمن العام وتعبئة



استبانته خاصة صممت لغايات التعرف على المشاكل والسلوكيات الخاطئة لدى السائقين من جميع النواحي وتحديد الناحية النفسية و مستوى الوعي المروري لديهم حيث تم تحليل هذه البيانات والاستبانة والحصول على النتائج التي تبين حجم هذه المشكلة.

خرجت الدراسة بعدد من التوصيات تتمثل بأن يحمل السائق رخصة قيادة فئة رابعة على الأقل عند تجنيده في جهاز الأمن العام (شروط تجنيد السائقين في جهاز الأمن العام)، والعمل

على تغليظ العقوبات على السائقين المكررين للحوادث المرورية وتحفيز غير المرتكبين للحوادث المرورية والملتزمين، ورفع قيمة العالوة للسائقين عند تطوير الدرجة لتحفيزهم على بذل الجهد للحصول على الدرجة الأعلى، وتفعيل المراقبة من خلال ربط جميع آليات جهاز الأمن العام الإدارية والعملياتية بأجهزة تعقب المركبات والتي يتم من خلالها تعقب مسار الآليات وسرعتها وتصرفات السائقين الخطرة كالفرملة المفاجئة والتسارع المفاجئ وغيرها، كما أوصت الدراسة بإشراك سائقي الأمن العام بدورات قيادة على المركبات الحديثة وصيانتها قبل تكليفهم بقيادتها، ودورات خاصة قبل إجرائهم لفحص الدرجة بحيث تتيح لهم هذه الدورات قيادة المركبات التي سيتم تطوير درجاتهم لها، وبدورات متقدمة لتطوير مهاراتهم في القيادة، بالإضافة إلى إعادة النظر في ساعات الدوام للسائقين وساعات عملهم وذلك لتخفيف العبء الواقع على سائقي الأمن العام نتيجة ضغوطات العمل، وعدم تكليفهم بالقيام بواجبات المسلحين (وظائف دوريات الثبات) لتقليل ضغوطات العمل، وإخضاع السائقين المكررين للحوادث المرورية في أكثر من حادثين خلال نفس العام إلى فحص طبي ونفسي للوقوف على الأسباب النفسية لارتكابهم للحوادث المرورية، وإشراكهم بدورات متخصصة في السلوك البشري وكيفية التعامل مع البشر وتعديل السلوك الخاطئ عن طريق استخدام البرمجة اللغوية والعصبية، وإعداد دراسة دورية ربعيه للوقوف على حوادث مركبات الأمن العام وأسباب وقوعها وتلافي المشكلات.

ملخص دراسة استخدام مقاعد الأطفال في المركبات

تعتمد الإصابة الناتجة عن الحوادث المرورية على عدة عوامل منها: قوة الصدم، اتجاه الصدم، مكان جلوس



الراكب، استخدام حزام الأمان أو كرسي الأطفال، خروج الراكب من المركبة ومسار المركبة بعد الصدم. حيث تلعب مسألة السلوك العام للأطفال والالتزام بأداب الجلوس في المركبة دور كبير في ارتفاع نسبة حوادث الطريق من جهة، وازدياد نسبة وفيات الأطفال من جهة أخرى، حيث أثبتت الدراسات أن كثرة حركة الأطفال ومشاغبتهم وتركهم دون

قيود داخل المركبة يشتت انتباه السائق ويقلل من درجة التركيز أثناء القيادة مما يؤدي إلى المخالفات المرورية وبالتالي الوقوع في الحوادث والخسائر البشرية والمادية. ويعود السبب في ذلك إلى عدم الالتزام بقواعد السلامة المرورية داخل المركبات وربط حزام الأمان للكبار والصغار واستخدام مقاعد السلامة الخاصة بجلوس الأطفال بمختلف مراحلهم العمرية وحتى السنة 12 كما هو متعارف عليه دولياً.

تم اعداد هذه الدراسة للتعرف على مقاعد الأطفال (Car Seat) وأهميتها في الحد من الوفيات والإصابات البشرية للأطفال نتيجة الحوادث المرورية، وإبراز الواقع المروري لفئة الاطفال أقل من (11) سنة في الحوادث المرورية. خرجت الدراسة بعدد من التوصيات تتمثل بتطبيق عدد من الإجراءات منها التشريعية من خلال تعديل التشريعات اللازمة بإلزام سائقي المركبات باستخدام مقاعد حماية الأطفال دون سن العاشرة، وإجراءات الرقابة وتطبيق القانون من خلال التوسع في حملات رصد مخالفات عدم استخدام حزام الأمان ومخالفات جلوس الأطفال في المقاعد الأمامية، وقيام مندوبي الحوادث المرورية بتثبيت هل تم استخدام كرسي حماية الطفل في المركبات المشتركة بالحوادث المرورية ضمن تقرير مخطط الحادث المروري، وإجراءات التوعية والتثقيف المروري من خلال نشر التوعية المرورية بأهمية مقعد حماية الطفل في المركبات لكافة شرائح المجتمع، والتوعية والتثقيف المروري عبر وسائل الإعلام والتواصل الاجتماعي حول مخاطر جلوس الأطفال في المقاعد الأمامية دون حماية أو في أحضان ذويهم، وعمل محاضرات توعية للأهالي عن كيفية تركيب مقعد الأطفال بشكل آمن.

ملخص بحث بعنوان الحوادث الناتجة عن استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة



يعتبر الهاتف النقال (الجوال) من أهم وأبرز الاختراعات في العصر الحالي، فقد استطاع هذا الاختراع إحداث ثورة هائلة على صعيدي الاتصالات وتبادل المعلومات، الأمر الذي دفع بغالبية الناس إلى اقتنائه، والتمرس على استخدامه وتوظيفه في شؤونهم الحياتية المختلفة فقد ازداد تعلق الناس بهذا الجهاز يوماً بعد يوم، وذلك بعد أن أخذ بالتطور بشكل كبير ومتسارع، فقد دخلت

إضافات وتحسينات عليه جعلت الناس يقبلون عليه بشكل لا يمكن أن يُتصوّر، الأمر الذي أدى إلى ظهور العديد من السلبيات والتي من أهمها وأكثرها خطورة هي استخدام الهاتف النقال أثناء قيادة المركبات والتي باتت ظاهرة منتشرة بشكل كبير بين سائقي المركبات فقد بتنا نشاهد العديد من السائقين الذي يعتقدون أن استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة هو قمة المهارة في القيادة، في حين أن هنالك سائقين آخرين يعتقدون أن وقت القيادة هو وقت ضائع لا بد من استغلاله في انجاز العديد من الأعمال من خلال استخدام الهاتف، بينما هناك قلة من السائقين بحاجة فعلية لاستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة.

وقد تطرق البحث إلى العديد من المواضيع منها: بعض المؤشرات المتعلقة باستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة، ومخاطر استعمال الجوال أثناء القيادة، والوسائل الممكن استخدامها لرصد خطأ استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة.

وقد خرج البحث بعدد من التوصيات كان أبرزها تشكيل لجنة من الجهات المعنية في مديرية الأمن العام (إدارة السير، المعهد المروري الأردني، إدارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات وقسم الأنظمة المرورية) لدراسة الأساليب المتاحة التي يتم من خلالها التأكد من استخدام السائق للهاتف النقال أثناء القيادة قبل وقوع الحادث مباشرة أو

أثناء وقوعه (حوادث الإصابات البشرية) ويمكن الاستعانة في هذا المجال بشركات الاتصالات الموجودة في الأردن، وزيادة الوعي بين السائقين عن طريق الحملات التوعوية المختلفة، وذلك من خلال إرشادهم، وتحذيرهم من مخاطر هذه الأمور، ونشر الإحصائيات الرسمية التي تؤكد ضرورة التوقف عن هذا الاستخدام الخاطئ للهواتف المحمولة أو تأجيل المكالمات إلى حين وصوله إلى الجهة المقصودة أو على الأقل ركن المركبة جانباً وإجراء المكالمات إن كان الأمر لا يحتمل التأجيل. إلى جانب ذلك فإن على من يركبون مع السائق ألا يسمحوا له بممارسة هذا التصرف الخطير بشق الوسائل المتاحة، بالإضافة إلى تشديد القوانين والعقوبات بحق كل من يستخدمون هواتفهم أثناء القيادة، فهذا قد يردع المخالفين عن إتيان هذا السلوك الخاطئ.

ملخص ورقة عمل بعنوان النقل العام وأثره على السلامة المرورية في المملكة الأردنية

الهاشمية

تعتبر أنظمة النقل من المكونات المهمة للبنى التحتية في المدن ومن العناصر الأساسية في حياة سكانها اليومية وقد واكبت تطور المدن في مختلف المجالات الاجتماعية والاقتصادية والعمرانية مكونة أهم القطاعات في المجتمع.



ومع التطورات الكبيرة التي شهدتها المدينة وتطور وسائل النقل ظهرت العديد من المشاكل والآثار السلبية لقطاع النقل رغم الإيجابيات أو المنافع التي يقدمها والمتمثلة في الازدحامات المرورية وحوادث السير والضوضاء والملوثات البيئية.

ومن أجل الحد من الآثار السلبية ومساندة هذا

القطاع فقد أولت مديرية الأمن العام اهتماماً كبيراً فيه من حيث تشديد الرقابة المرورية على العديد من السلوكيات الخاطئة المرتكبة من قبل السائقين ومدى صلاحية وجاهزية وسائل النقل وتنفيذ العديد من برامج التوعية المرورية.

وقد تبين من خلال ورقة العمل أن (5.6%) من المركبات الكلية المسجلة في المملكة الأردنية الهاشمية ذات صفة تسجيل عمومية وأن (11%) من المركبات المشتركة في حوادث الإصابات البشرية ذات صفة تسجيل عمومية أيضاً.

بينت ورقة العمل العديد من التحديات التي تواجه قطاع النقل العام كان أبرزها ضعف الدعم الحكومي المقدم



لهذا القطاع، وتغيير الجهات المسؤولة عن هذا النظام أكثر من مرة واختلاف هذه الجهات حسب المساحة الجغرافية التي تغطيها الخطوط حيث أن وسائط النقل العام العاملة في العاصمة عمان تكون تابعة لأمانة عمان الكبرى، وأن وسائط النقل العام العاملة في المحافظات تكون تابعة لهيئة تنظيم النقل البري، بالإضافة إلى وجود العديد من التشريعات التي

تنظم قطاع النقل العام للركاب حيث أن وسائط النقل العام العاملة في العاصمة عمان تخضع للتشريعات الخاصة بأمانة عمان الكبرى، وأن وسائط النقل العام العاملة في المحافظات تخضع للتشريعات الخاصة بهيئة تنظيم النقل البري، وإن مواقع بعض مراكز الانطلاق (مجمعات الباصات) وتعدد مداخيلها ومخارجها تعمل على إعاقة مروية كبيرة في اغلب المدن، كما أن بعض هذه المواقع غير مهيأة للمستخدمين من حيث توفر المظلات المناسبة وأماكن الانتظار، كما لا تعتبر وسائل النقل المتوفرة في الأردن من وسائل النقل السريعة التي يمكن للمستخدمين الاعتماد عليها للوصول إلى وجهاتهم المطلوبة وفق مواعيد وأوقات محددة وذلك لبطء الشديد ولصعوبة معرفة مواعيد تواجدها، وأن ملكية هذه المركبات وتشغيلها تعود إلى جهات خاصة وقد تكون هذه الجهات الخاصة أفراد أو شركات حيث تشير العديد من الإحصائيات أن أكثر من (80%) من ملكية وسائط النقل العام في الأردن هي ملكيات فردية.

خرجت ورقة العمل بعدد من التوصيات بهدف رفع مستوى قطاع النقل العام في الأردن بحيث أن يصبح النقل العام أحد الأولويات العظمى للحكومة وعلى الدولة تقديم الدعم الكافي لهذا القطاع بالإضافة إلى استدامة التمويل لغايات التشغيل، وإعادة التفكير بالإطار المؤسسي / التنظيمي الذي يحكم النقل العام في الأردن وإعادة هيكلة بحيث يكون تحت سلطة واحدة، والقضاء على الملكيات الفردية لوسائط النقل العام وإقناعهم بقبول فكرة الدمج في شركات، ودمج الخطوط وإلغاء الخطوط الزائدة عن الحاجة وتنفيذ نظام الباص السريع المخطط إقامته في عمان وأيضاً بين عمان والزرقاء، وتفعيل العقوبات القانونية المنصوص عليها في قانون تنظيم نقل الركاب، بالإضافة إلى التوسع في برامج التوعية لكافة شرائح المجتمع لتشجيعهم على استخدام وسائط النقل العام للركاب والرقابة المرورية على السلوكيات الخاطئة المرتكبة من قبل سائقي وسائط النقل العام.